

Strukturen, Beziehungen und Perspektiven des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes Sachsen-Schlesien-Südostpolen-Westukraine

Grimm, Frank-Dieter

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Grimm, F.-D. (1999). Strukturen, Beziehungen und Perspektiven des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes Sachsen-Schlesien-Südostpolen-Westukraine. *Europa Regional*, 7.1999(3), 23-36. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48309-9>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Strukturen, Beziehungen und Perspektiven des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes Sachsen-Schlesien-Südostpolen-Westukraine

FRANK-DIETER GRIMM

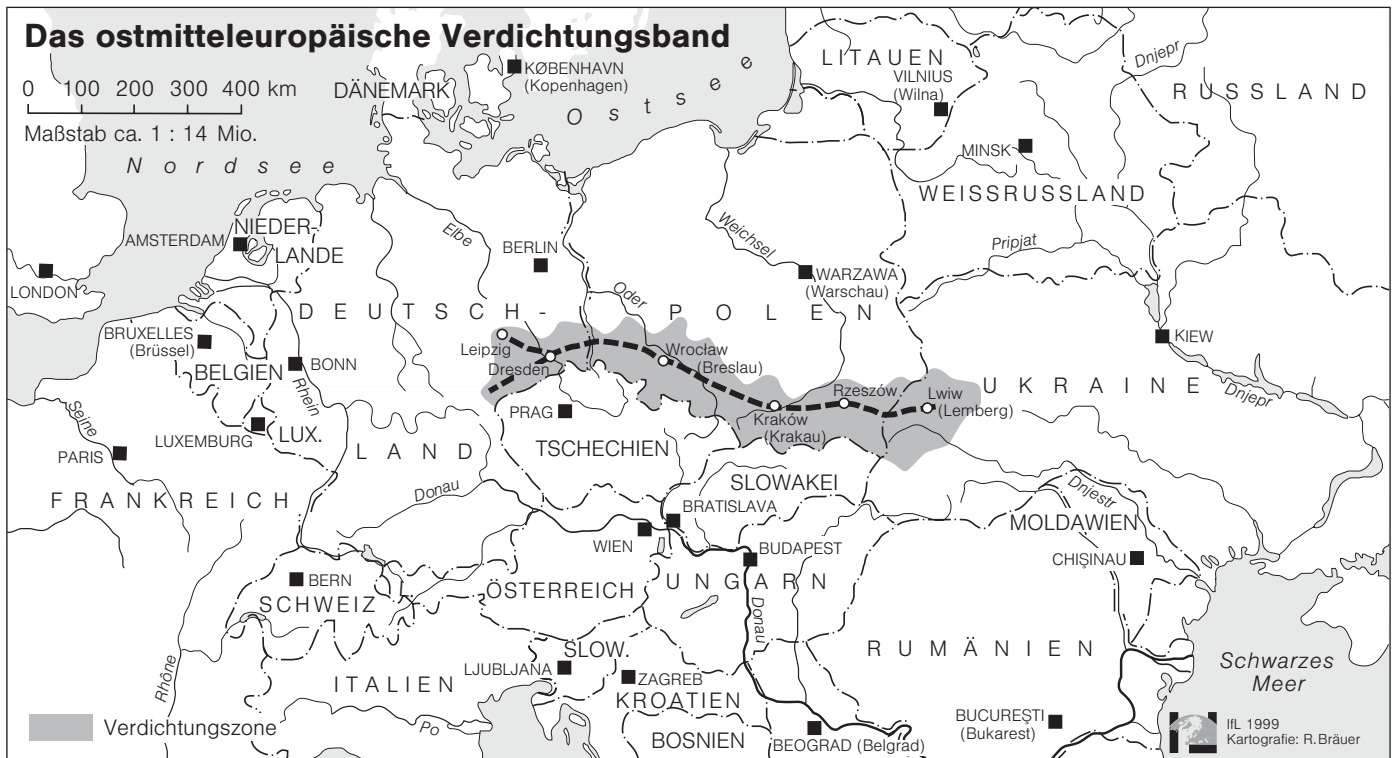


Abb. 1: Die Lage des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes in Europa

Mit der zunehmenden Annäherung des östlichen Europa an die Europäische Union (EU) gewinnen die auf dem europäischen Kontinent westöstlich verlaufenden Siedlungs- und Verkehrsbänder wieder mehr an Bedeutung. Ein solches Verdichtungsband erstreckt sich von West nach Ost nördlich der mitteleuropäischen Mittelgebirge (Abb. 1). Das von Sachsen über Südpolen zur Westukraine reichende Band mit der Städtefolge Leipzig/Halle und Chemnitz über Dresden, Wrocław (Breslau), Katowice (Kattowitz) nach Kraków (Krakau), das sich in der Verlängerung bis nach Lwów (Lemberg) fortsetzt, bildet heute den dichtbesiedeltesten und bevölkerungsreichsten Korridor des östlichen Mitteleuropa. Das Verdichtungsband ist durch eine traditionell starke Bündelung von Gewerbe und Infrastruktur charakterisiert.

In dem so gekennzeichneten ostmitteleuropäischen Verdichtungsband

konzentrierten sich in besonderer Weise Stätten und Ereignisse der jüngeren europäischen Geschichte: die Teilung Oberschlesiens nach dem Ersten Weltkrieg zwischen Polen und Deutschland, der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges bei Gleiwitz (Gliwice), die Errichtung des Konzentrations- und Vernichtungslagers in Auschwitz (Oswiecim), das zerstörerische Bombardement auf Dresden, die Vernichtung der „Festung Breslau“ (Wrocław), die territoriale Westverschiebung der Ukraine und Polens um mehrere hundert Kilometer, die millionenfache Vertreibung der in den betroffenen Gebieten ansässigen polnischen und deutschen Bewohner sowie schließlich die mehr als vier Jahrzehnte währende Einbeziehung des gesamten Raumes in den sowjetischen Machtbereich, verbunden mit der nahezu totalen Absperrung der Staatsgrenzen.

Die im Vergleich zu den nördlich und südlich benachbarten Regionen

signifikant höheren Bevölkerungszahlen und -dichten zeigen den beträchtlichen Stand der Industrialisierung und die Gunst der landwirtschaftlichen Nutzung, allerdings auch die Probleme altindustrieller Gebiete wie Umweltschädigungen und belastete altindustrielle Standorte. Der Gleichartigkeit bzw. Ähnlichkeit mehrerer wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Strukturen entspricht jedoch nicht zwangsläufig eine dementsprechende intensive Beziehung zwischen den einzelnen Regionen des Verdichtungsbandes. Vielmehr haben sich angesichts der jahrhundertlang wechselvollen und sich im 20. Jahrhundert dramatisch zuspitzenden Geschichte trotz zahlreicher struktureller Gemeinsamkeiten und Ähnlichkeiten weitreichende interne Verflechtungen innerhalb des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes nur abschnittsweise bzw. in Ansätzen herausbilden können.

Dementsprechend bewegen sich die meisten räumlichen Untersuchungen und Entwicklungsvorstellungen innerhalb der einzelnen Staatsterritorien (vgl. Freistaat Sachsen 1994, Task force 1996, FRIEDLEIN, RUDENKO 1998).

Nachdem zu hoffen steht, daß das 21. Jahrhundert den Völkern und Staaten des östlichen Europa eine Zeit des friedlichen Miteinanders bringen wird, erhebt sich die Frage, inwieweit sich daraus Ansatzpunkte für eine intensivere interne Beziehung entlang des Verdichtungsbandes ergeben werden und in welchem Maße es realistisch ist, diese Zone als eine „festländische Hauptverbindung von europäischer Bedeutung“ (Perspektiven einer europäischen Raumordnung 1992, A-28f.) zu erkennen bzw. zu entwickeln.

Daraus wird ersichtlich, daß für die europäische und deutsche Regionalpolitik und vor allem für den Freistaat Sachsen der zutreffenden Kenntnis und der Wertung des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes in seiner regionalen, nationalen und europäischen Relevanz erhebliche Bedeutung zukommt. Dies betrifft auch die Bedeutung und Einordnung der „Sachsenmagistrale“ (Plauen-Chemnitz-Dresden-Görlitz) als ostwestliche Verbindung Ostmitteleuropas nach dem Süden, die Rolle des Ballungsgebietes Leipzig/Halle als Verbindung nach dem Westen oder Fragen, die sich im Zusammenhang mit der Inwertsetzung der möglichen Brückenfunktion der „Euroregion Neiße“ (Görlitz-Zittau-Bautzen) für künftige Entwicklungen im europäischen Kontext ergeben.

Davon ausgehend wurde im Jahre 1994 durch das Sächsische Staatsministerium für Wissenschaft und Kunst an das Institut für Länderkunde ein Forschungsprojekt vergeben, das sich mit den gegenwärtigen Strukturen und den Entwicklungsperspektiven der mitteleuropäischen „West-Ost-Achse“ Sachsen-Schlesien-Südostpolen-Westukraine befaßte. Es wurde in den darauffolgenden Jahren bis 1997 unter der Leitung des Verfassers dieses Beitrages und der unmittelbaren Koordination durch Th. RÖSSNER in Zusammenarbeit mit weiteren deutschen, polnischen und ukrainischen Geographen bearbeitet.¹ Nachdem vom Institut für Länderkunde im Jahre 1998 ein umfangreiches Informations- und Datenmaterial über das westöstliche Ver-

dichtungsband veröffentlicht worden ist (RÖSSNER 1998), faßt der vorliegende Beitrag in konzentrierter Form die Ergebnisse des Forschungsprojekts unter besonderer Betonung der historischen Hintergründe und der aktuellen und künftigen Verbindungen bzw. Beziehungen innerhalb des Verdichtungsbandes zusammen.

Historische Beziehungen und Entwicklungen²

Die von West nach Ost gleichartige Konstellation der fruchtbaren Gebirgsvorländer in Sachsen, Schlesien und Galizien und der ihnen zugeordneten rohstoffreichen Mittelgebirge des Erzgebirges, der Sudeten und der Beskiden begünstigten eine frühe gewerbliche Entwicklung und boten die Grundlage für einen westöstlichen Handelsaustausch, der zum mindesten seit dem frühen Mittelalter besteht. Er bildete nicht zuletzt eine Leitlinie für die deutsche Ostsiedlung (HIGOUNET 1986, CONRADS 1994), die Städtegründungen bzw. Stadtrechtsverleihungen nach deutschem, meist nach Magdeburger Recht, den politischen und ethnischen Übergang Schlesiens im Mittelalter von Polen nach Deutschland (Tab. 1) und die Expansion Polens nach Osteuropa. Frühe Handelsbeziehungen werden durch die westöstliche Folge der Nikolaikirchen vom östlichen Mitteldeutschland bis nach Südpolen belegt (St. Nikolaus war der Schutzheilige der Kaufleute).

Eine beherrschende Stellung in dem westöstlichen Netz der mitteleuropäischen Handelsstraßen kam im späten Mittelalter (14. Jh.) der sogenannten Hohen Straße zu, in den Urkunden als „via regia“, d. h. als königliche Straße bezeichnet. Im Westen führte sie von

Frankfurt am Main über Erfurt nach Leipzig. In der Messestadt Leipzig traf sich die Hohe Straße mit wichtigen Nord-Süd-Handelswegen, vor allem mit der „via imperii“ (Reichsstraße) (BLASCHKE 1991, CZOK 1989). Von Leipzig nach Osten verlief die Hohe Straße über Grimma, Oschatz und Großenhain (nördlich von Meißen und Dresden!), dann weiter über Kamenz, Bautzen und Görlitz nach Breslau (polnisch Wrocław), der nächsten Messestadt, die einen weiteren Kreuzungspunkt mit bedeutenden nordsüdlichen Handelswegen bildete. Die östliche Fortsetzung erfolgte über die Hauptstadt des Königreiches Polen, Kraków, nach Lwiv (Lemberg, Lwow), das seit 1340 zu Polen gehörte und den östlichen Handelsknoten zur Vermittlung von Beziehungen sowohl nach Rußland (Kiew, Moskau) als auch zu den rumänischen Donaufürstentümern (Moldau, Walachei) und zum Osmanischen Reich darstellte.

Der seit dem frühen Mittelalter belegte, von der Städtereihe Leipzig-Breslau-Kraków-Lwiv/Lemberg gekennzeichnete westöstliche Verkehrs- und Handelsweg wurde in den folgenden Jahrhunderten durch die politisch-territorialen Entwicklungen mehr behindert als gefördert (siehe u. a. die anschaulichen Schilderungen der Schwierigkeiten des Leipziger Osthandels bei N. GHERON, 1920):

- Sachsens Außen- und Wirtschaftspolitik nach Osten war im 17. und 18. Jahrhundert hauptsächlich auf

¹ Prof. Dr. G. ANISSIMOWA (Lwiv), Dr. T. KOMORNICKI und Dr. K. MIROS (Warschau), Dipl.-Soziologe A. DROTH, Prof. Dr. F.-D. GRIMM, Dr. T. RÖSSNER und Dipl.-Geogr. A. RÖTTGER (Leipzig)

² in Zusammenarbeit mit Dr. C. SCHMIDT (Leipzig)

Historischer Zeitabschnitt*	Zeitraum
Schlesien in Polen	990 – 1202 n.Chr.
Annäherung an Deutschland das selbständige Schlesien	1202 – 1327/39 n.Chr.
Konsolidierung: Schlesien in Deutschland	1327/39 – 1469 n.Chr.
Schlesiens frühe Neuzeit: Böhmen und Habsburg	1469 – 1740 n.Chr.
Schlesien in Preußen und im Deutschen Reich	1740 – 1945
Schlesien in Polen	seit 1945

Tab. 1: Die historische Stellung Schlesiens in Ostmitteleuropa

Quelle: nach N. CONRADS

* ein oder mehrere Kapitel bei N. CONRADS 1994

Jahr	Anzahl der Kaufleute
1819	102
1820	248
1822	226
1822	194
1823	175
1824	159
1825	117
1826	136
1827	124
1828	141
1829	144
1830	136
1831	74
1832	127
1833	125
1834	181
1835	169
1836	102
1837	184
1838	164
1839	52
1819-1839	3.080

Tab. 2: Kaufleute aus Galizien als Besucher der Leipziger Messe 1819-39
Quelle: nach N. GHERON 1920

- eine Union mit Polen unter Umgehung Schlesiens gerichtet,
- Schlesien gehörte bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts zu Böhmen und zu Habsburg und fiel nach dem Siebenjährigen Krieg an Preußen, in beiden Fällen wahrte es Distanz sowohl zu Sachsen als auch zu Polen,
 - Südpolen mit Kraków (Krakau) und Lwów/Lwiw (Lemberg) (Kleinpolen, Galizien) war bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts ein Bestandteil des Königreiches Polen und ging nach den polnischen Teilungen an das Habsburgerreich über (West- und Ostgalizien),
 - im Ergebnis des Zweiten Weltkrieges wurde das damalige Südostpolen (östliches Galizien mit Lwiw) der Sowjetunion angegliedert (heute Ukraine), Schlesien wurde von Deutschland abgetrennt und ging in das Territorium Polens über; die territorialen Veränderungen waren begleitet von der Vernichtung des für den West-Ost-Handel maßgeblichen jüdischen Handelsbürgertums sowie von der millionenfachen Vertreibung von Deutschen aus Schlesien und von Polen aus der Sowjetunion.

Daß sich in den zurückliegenden Jahrhunderten trotz der politischen Barrieren ein beträchtlicher Handel entlang des westöstlichen Verdichtungsbandes behaupten konnte, sei anhand der Besucherlisten der Leipziger Messen belegt (Tab. 2).

Integrierende Einflüsse auf das Verdichtungsband gingen vor allem von der frühen Industriedevelopment des 19. Jahrhunderts in Sachsen und im Oberschlesischen Bergbau- und Industriegebiet aus. Sie führten zu intensiven Wirtschaftsverflechtungen zwischen Schlesien und Sachsen sowie zu einer umfangreichen Zuwanderung polnischer Arbeitskräfte nach Oberschlesien.

Im historischen Rückblick auf das ostmitteleuropäische Verdichtungsband am Beispiel Schlesiens (CONRADS 1994) wird offenkundig, daß bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges im Zeitraum von mehr als einem halben Jahrtausend die Beziehungen entlang des westöstlichen Landstreifens eine zwar wichtige Stellung einnehmen konnten, jedoch in der Regel gegenüber den anders orientierten politisch-territorialen Beziehungen zurücktreten mußten, d. h. im Falle Schlesiens gegenüber der Zugehörigkeit zunächst zu Böhmen und zum Habsburgerreich (Wien, Prag) und danach zu Preußen (Berlin, siehe Tab. 3).

Von entscheidender Bedeutung für das heutige Verkehrsnetz waren die politisch-territorialen Zusammengehörigkeiten im 19. und 20. Jahrhundert, d. h. im Zeitraum der Anlage des Eisenbahnnetzes und der modernen Fernverkehrsstraßen (LIJEWSKI 1977). Innerhalb Deutschlands (zunächst Sachsen, Preußen) wurden entlang des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes durchgehende Fernverbindungen der Eisenbahn von Halle/Leipzig bzw. Plauen/Chemnitz über Dresden, Görlitz, Breslau und Oppeln bis zum Oberschlesischen Industriegebiet (Kattowitz) geschaffen, innerhalb Österreich-Ungarns entstanden mit Anbindung an das Oberschlesische Industriegebiet Eisenbahnverbindungen von Kraków nach Lemberg (Lwiw) und Tschernowitz (Tscherniwzy). Außenverbindungen wurden vor allem nach Berlin und Prag/Wien eingerichtet, weitaus geringer nach dem bis zum Ersten Weltkrieg zu Rußland gehörigen Warschau. Das am Ende

des Zweiten Weltkrieges abschnittsweise fertiggestellte deutsche Autobahnnetz förderte die Straßenverkehrsverbindungen von Berlin wie auch von Sachsen nach Breslau und Oberschlesien. In den Jahrzehnten seit Ende des Zweiten Weltkrieges erfolgte vorzugsweise ein Ausbau der Ver-

Ort	Anzahl der Nennungen
Berlin	70
Wien	66
Prag	57
Kraków	34
Rom	19
Leipzig	15
Nürnberg	14
Frankfurt/Main	13
Köln	13
Dresden	12
Halle/Saale	12
Magdeburg	11
Paris	11
Warschau	11
Gniezno (Gnesen)	10
zum Vergleich:	
Lwiw (Lemberg)	2
Lublin	2

Tab. 3: Die räumliche Orientierung Schlesiens in Ostmitteleuropa (bis 1945)
(Anzahl der Nennungen im Ortsregister von N. CONRADS „Schlesien“)

kehrsverbindungen innerhalb der neuen Staatsgrenzen, d. h. innerhalb der nach Westen verschobenen Grenzen Polens zwischen Niederschlesien (Wrocław), Oberschlesien (Katowice), Kleinpolen (Kraków) und Südostpolen/Galizien (Rzeszów) einerseits sowie zwischen dem gesamten südlichen Polen und den zentralen Landesteilen (Warschau, Łódź/Lodz, Poznań/Posen) andererseits, innerhalb der Sowjetunion zwischen Lwiw und Kiew. Die Verkehrsinfrastruktur entlang des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes (siehe Abb. 11) besteht somit heute aus dem vergleichsweise gut ausgebauten westlichen Abschnitt in Sachsen, aus einem mittleren Abschnitt mit dichter, aber meist veralteter Verkehrsinfrastruktur in Niederschlesien, Oberschlesien und Kleinpolen, aus dem wirtschaftlich und verkehrsmäßig wenig erschlossenen Südostpolen und aus dem weit unter dem europäi-

schen Standard liegenden Verkehrsnetz der westlichen Ukraine. Internationale Verkehrsverbindungen, die den Gesamttraum umfassen, z. B. direkte Bahn- oder Flugverbindungen von Leipzig oder Dresden nach Lwiw, fehlen völlig.

Zur räumlichen Strukturierung des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes³

Im Ergebnis der wechselvollen Geschichte und insbesondere der Folgen des Zweiten Weltkrieges läßt sich der westöstliche Landstreifen Sachsen-Schlesien-Galizien wie folgt gliedern (Abb. 2) (zur neuen Verwaltungsgliederung in Polen siehe Czyż 1999):

1. Sachsen (Freistaat Sachsen) innerhalb territorialer Grenzen, die im wesentlichen seit dem Wiener Kongress (1815) unverändert geblieben sind, mit den Regierungsbezirken Leipzig, Chemnitz und Dresden.
2. Niederschlesien (Dolny Śląsk) in der Nachfolge des Hauptteils des früher österreichischen bzw. preußischen Schlesiens mit den bis Ende 1998 bestehenden polnischen Wojewodschaften Jelenia Góra (Hirschberg), Legnica (Liegnitz),
3. Walbrzych (Waldenburg) und Wrocław, die seit dem 01.01.1999 zu einer einzigen Wojewodschaft Niederschlesien (województwo dolnośląskie, vgl. Czyż 1999) zusammengefaßt worden sind. Das stark urbanisierte und industrialisierte Gebiet der drei Wojewodschaften (bis 1998) Bielsko-Biala (Bielitz), Katowice und Opole (Oppeln) bzw. seit 1999 der beiden Wojewodschaften Opole und Oberschlesien (die polnische Bezeichnung der oberschlesischen Wojewodschaft lautet „Śląsk“ = Schlesien).
4. Südostpolen (Kleinpolen, Westgalizien), das Gebiet der 6 Wojewodschaften (bis 1998) Kraków, Krosno, Nowy Sącz (Neu Sandez), Przemyśl, Rzeszów und Tarnów bzw. seit 1999 der neuen, größeren Wojewodschaften Kleinpolen (województwo małopolskie) und Vorkarpaten (województwo podkarpackie); dieser Raum war mit Ausnahme der polnischen Teilungen seit einem Jahrtausend nahezu ununterbrochen zu Polen gehörig.
5. Das Gebiet (Oblast) Lwiw, das seit dem Zweiten Weltkrieg zur

Sowjetunion und nach deren Zusammenbruch zur Ukraine gehört; es war vor den polnischen Teilungen und nochmals zwischen den beiden Weltkriegen ein Bestandteil Polens (Lwów).

Naturräumlich bildet das durch den Freistaat Sachsen, die südlichen polnischen Wojewodschaften und das Gebiet Lwiw gebildete Verdichtungsband zwar keine Einheit, doch stellt es eine west-östliche Abfolge von Teilräumen dar, in denen sich ständig wiederholend, von Süd nach Nord die Gebirge und ihre Vorländer jeweils miteinander verknüpft sind, wobei diese charakteristische Kombination von Gebirge und Vorland anregend für die Entfaltung wirtschaftlicher Tätigkeiten war und es weiterhin ist:

- im Süden die wald- und erzeichen Mittelgebirge des Erzgebirges, des

³ Bevölkerung, Industrie, Landwirtschaft, Dienstleistungssektor und Verkehr und ihre räumlichen Strukturen werden in dem umfangreichen Ergebnisbericht des eingangs genannten Forschungsprojekts des IfL ausgiebig dargestellt (RÖSSNER u. a. 1998). Sie sind dort gut zugänglich und können hier nur andeutungsweise wiedergegeben werden.



Abb. 2: Verwaltungsgliederung des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes 1998/99

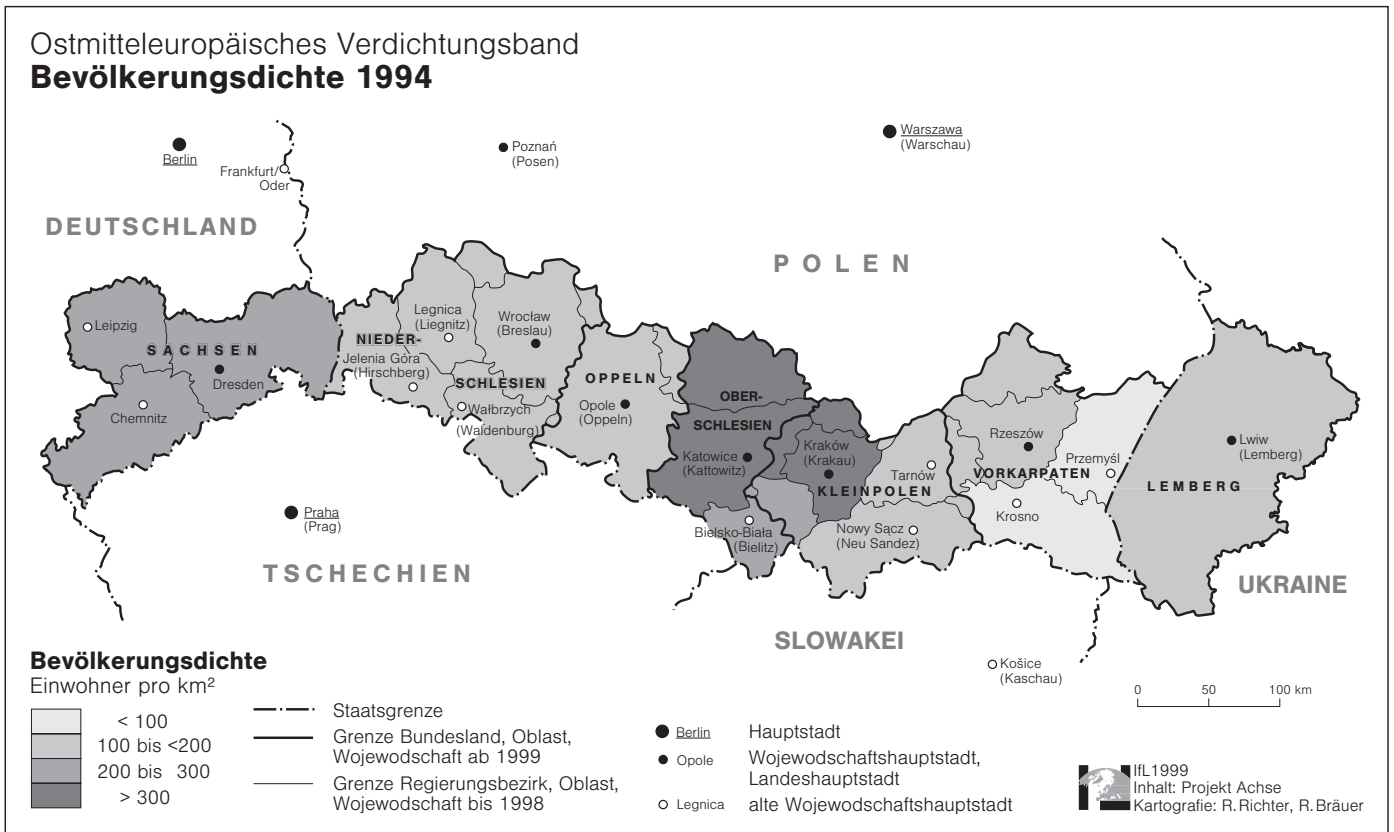


Abb. 3: Bevölkerungsdichte im ostmitteleuropäischen Verdichtungsband 1994

Lausitzer Gebirges, der Sudeten mit dem Riesengebirge sowie der West- und Ostbeskiden (äußere Karpaten),

- nördlich anschließend die von süd-nördlich gerichteten Flüssen durchschnittenen hügeligen Gebirgsvorländer, die durch ihre Lößbedeckung fruchtbare, bereits in der frühen Menschheitsgeschichte gut bearbeitbare Böden boten,
- im Norden die Ebenen der Leipziger Tieflandsbucht sowie vor allem der von der Oder durchflossenen Schlesischen Tieflandsbucht; einen spezifischen Naturreichtum dieser Flachländer bilden die Kohlevorkommen Oberschlesiens (Steinkohle), der Lausitz und der Leipziger Tieflandsbucht (Halle, Leipzig – Braunkohle) sowie die Kupferlagerstätten um Głogów (Glogau) und Lubin (Lüben).

Unter Ausnutzung der hier skizzierten günstigen Voraussetzungen zählten Sachsen und Oberschlesien neben Berlin und dem Ruhrgebiet zu den Vorreitern der Industrialisierung im Deutschland des 19. Jahrhunderts. Bis zum Ersten Weltkrieg war Oberschlesien der zweite große Standort des Bergbaus und der Hüttenindustrie in

Preußen bzw. Deutschland, während der Wirtschaftsraum Sachsen (Leipzig/Halle/Dessau, Chemnitz/Zwickau/Plauen, Dresden) bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts neben der Hauptstadtregion von Berlin den zweiten großen Schwerpunkt der verarbeitenden Industrie in Deutschland bildete.

Die Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg führte zu den bekannten großen Verwerfungen, die durch die Einbeziehung des gesamten Raumes des Verdichtungsbandes in den sowjetisch beherrschten Ostblock, die politisch-territoriale Westverschiebung der Sowjetunion und Polens, die millionenfache Vertreibung der Ostdeutschen und der Ostpolen, die Abwanderung von Industrieunternehmen aus Sachsen nach dem Westen Deutschlands und die Durchsetzung der sozialistischen Planwirtschaft in der DDR, in Polen und in den mit dem Zweiten Weltkrieg zur Sowjetunion gekommenen östlichen Nachbarländern bestimmt wurde. Man kann ihre Auswirkungen bis zur politischen Wende zusammenfassend als eine Entwicklung der zunehmenden Annäherung und Angleichung der Volkswirtschaften bei weiterbestehender, meist sogar verstärkter gegenseitiger Abschottung der

Bevölkerungen der einzelnen ostmitteleuropäischen Staaten charakterisieren. Bemerkenswert ist die weitgehende Kontinuität der traditionellen Wirtschaftsstruktur Schlesiens trotz des vor allem in Niederschlesien totalen Austauschs der Bevölkerung (vgl. u. a. CIOK 1990, GRIMM 1998).

Ebenso bemerkenswert ist die Kontinuität der Bevölkerungszahl- und -dichte, des Städtensystems und der Siedlungsstruktur im Bereich des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes, die mit Ausnahme des Oberschlesischen Ballungsgebiets durch das Fehlen von Millionenstädten, die dominierende Stellung von Halbmillionenstädten (Leipzig, Chemnitz/Zwickau, Dresden, Wrocław, Kraków, Lwiv) sowie ein relativ gleichmäßig verteiltes Netz von Groß- und Mittelstädten (z. B. Görlitz, Opole, Rzeszów) gekennzeichnet ist (GRIMM 1998, Abb. 3 und Abb. 4).

Die politische Wende seit 1989/90 hat in allen Abschnitten des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes zu tiefgreifenden Umbrüchen geführt, die sich aber in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich darstellen:

- In Sachsen führte die wirtschaftliche Schocktherapie der unverzüglichen Eingliederung in den DM-Be-

Ostmitteleuropäisches Verdichtungsband Städte mit mehr als 50 000 Einwohnern

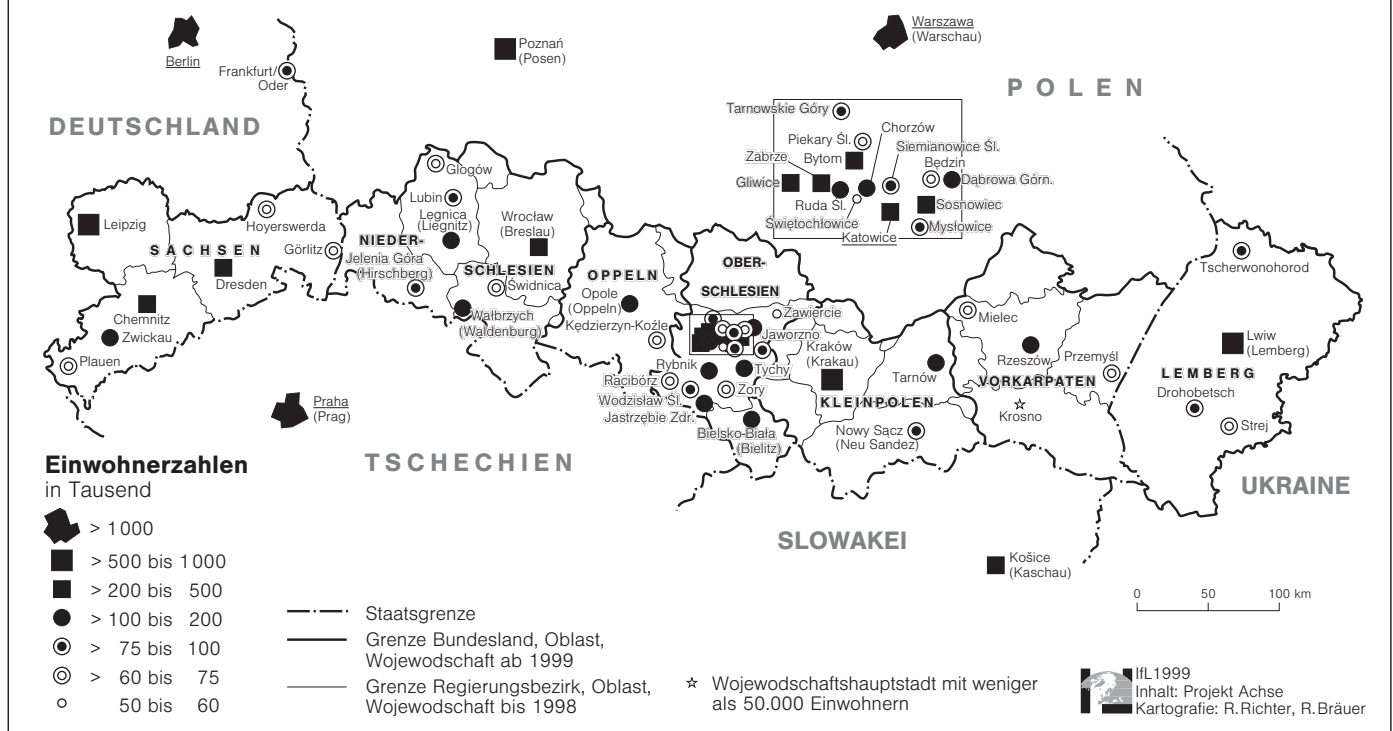


Abb. 4: Städte mit mehr als 50 000 Einwohnern im ostmitteleuropäischen Verdichtungsband

reich und den EU-Markt zum weitgehenden Zusammenbruch der Industrie; die den Crash überlebenden Betriebe und die Infrastruktur wurden seither intensiv modernisiert, so daß an der deutschen (sächsischen) Ostgrenze nunmehr ein beträchtliches Wirtschafts- und Leistungsgefälle zu Polen entstanden ist (GRIMM 1994, 1996, GROSSER, DROTH 1996).

- Die Wirtschaft Polens schlug einen ruhigeren und nichtsdestoweniger doch recht konsequenten Weg in Richtung Marktwirtschaft ein; die Wirtschaftsdaten belegen eine positive Entwicklung, doch wurde die notwendige Modernisierung von Industrie und Infrastruktur bisher noch hinausgeschoben, und die unerläßliche Restrukturierung (oft: Stilllegung) der oberschlesischen Bergbau- und Industriegiganten mit den wirtschaftlichen und sozialen Konsequenzen ist noch nicht in Angriff genommen worden (KORCELLI 1998, SZLACHTA 1995, Task Force 1996).
- Das westukrainische Gebiet um Lwiw (Oblast Lwiw) ist durch den Zusammenbruch der Sowjetunion und des Ostblocks in mehrfacher

Weise besonders betroffen worden: durch den Verlust vieler Wirtschaftsverbindungen im Rahmen der früheren Arbeitsteilung in der Sowjetunion, durch die selbst im Vergleich zu Rußland weitaus ungünstigere Wirtschaftsentwicklung der Ukraine und nicht zuletzt durch die verbesserten grenzüberschreitenden Beziehungen mit Polen nicht kompensiert werden (FRIEDLEIN, RUDENKO 1998).

Verkehrsbeziehungen entlang des Verdichtungsbandes

Die hiermit angedeuteten differierenden Entwicklungen in Sachsen, dem südlichen Polen und der westlichen Ukraine waren einerseits mit dem Rückgang vorheriger Wirtschaftsbeziehungen verbunden, doch haben sich zum anderen neue, vorher nicht gekannte Beziehungen herausgebildet, die sich nicht zuletzt in den enorm angestiegenen Verkehrsbeziehungen dokumentieren (Atlas Rzeczypospolitej Polskiej 1993-97, KOMORNICKI 1995). Wiederum neue Konstellationen zeichnen sich mit der in wenigen Jahren zu erwartenden EU-Osterwei-

terung und mit der weiteren Annäherung von Polen und Deutschland einerseits und einer an der künftigen EU-Ostgrenze ggf. zunehmenden Distanz zwischen Polen und der Ukraine andererseits ab (Europäische Kommission 1994, Task Force 1996).

Zur Beurteilung der Verkehrsbeziehungen wurden von uns alle geeigneten Daten und Informationen herangezogen, die bestimmte Aspekte erfassen und in ihrer Gesamtheit ein Mosaik bilden, das den komplexen Realitäten der Verkehrsbeziehungen und der von ihnen getragenen wirtschaftlichen und sozialen Beziehungen offensichtlich gerecht zu werden vermag:

- die Auswertung der Fahrpläne des Eisenbahnverkehrs, ergänzt durch eine Erfassung der polnischen Zielorte der an sächsischen Bahnhöfen verkauften Fahrkarten (Tab. 1), wobei sich abzeichnet, daß der Großteil der Verkehrsbeziehungen innerhalb der jeweiligen Staatsgrenzen realisiert wird, daß in Sachsen die Achse Plauen-Chemnitz-Dresden und in Polen die Achse Wrocław-Oberschlesien-Kraków die Schwerpunkte bilden und daß der von Sachsen ausgehende Personenver-

kehr lediglich bis Wrocław, Opole und Oberschlesien, der von der Ukraine ausgehende bis Kraków einige Bedeutung hat,

- die Ergebnisse von Straßenverkehrszählungen auf den west-östlichen Fernverkehrsstraßen (Tab. 2) sowie die vom Bedarf (Verkehrsaufkommen) bestimmten deutschen, polnischen und ukrainischen Leitvorstellungen und Planungen zum Ausbau der Verkehrswege, die im wesentlichen die bereits bei den Bahnrelationen erkannten Schwerpunkte bestätigen,
- die Auswertung vorliegender Verkehrserhebungen an den deutsch-polnischen und polnisch-ukrainischen Grenzübergängen, bei denen die Begrenzung des Einzugsbereichs der deutsch (sächsisch)-polnischen Grenzübergänge auf den Raum Ost-sachsen-Schlesien-Kraków (siehe nächsten Abschnitt) und die Begrenzung des polnisch-ukrainischen Überganges auf den Abschnitt Lwiv-Kraków erkennbar werden.

Die Verkehrsinformationen, die in einer in der Regel ausreichenden Repräsentanz verfügbar waren, wurden ergänzt durch eine Reihe weiterer Informationen über den Handelsaustausch, die Telefonkontakte, die bestehenden Städtepartnerschaften und den Schüleraustausch. Letztgenannte Informationen sind für sich genommen nicht hinreichend (zu kleine Stichproben, zu große räumliche Bezugseinheiten), wohl aber in Bezugnahme zu den durchgängig vergleichbaren Verkehrsinformationen. Bemerkenswert ist eine deutliche Konzentration aller ukrainisch-polnischen Handelsbeziehungen auf Südostpolen, der sächsisch-polnischen Telefonkontakte auf Schlesien.

Eine zusammenfassende Einschätzung der vorliegenden Einzelinformationen führt zu der eindeutigen Aussage und Erkenntnis, daß trotz einer gewissen Gleichartigkeit interne räumliche Beziehungen des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes hauptsächlich innerhalb der einzelnen Staatsterritorien ausgebildet sind und daß weitreichendere internationale Beziehungen vergleichsweise bescheiden ausfallen:

- Die Verkehrsbeziehungen Sachsens sind hauptsächlich auf das übrige Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und auf die angrenzenden EU-

Staaten orientiert, innerhalb Sachsens konzentrieren sich viele Beziehungen entlang der „Sachsenmagistrale“ Plauen-Chemnitz-Dresden, hinzu kommen die Relationen Leipzig (Leipzig/Halle)-Dresden, Leipzig-Chemnitz und Dresden-Görlitz; die sächsisch-schlesischen Beziehungen treten demgegenüber zurück.

- Innerhalb des südlichen Polen bildet das Oberschlesische Ballungsgebiet die weitaus überragende Dominante, damit verbunden erstreckt sich eine Zone hoher Verkehrsdichte auf den Abschnitt zwischen Wrocław-Oberschlesien (Katowice)-Kraków, etwa gleichgewichtige Achsen verbinden die drei süd-polnischen Knoten mit dem mittleren Polen Warschau (Poznań, Łódź); die Beziehungsintensitäten nach Sachsen und zur westlichen Ukraine sind erheblich geringer.
- In der westlichen Ukraine bildet Lwiv den zentralen Knotenpunkt, auf den sich die wichtigsten Beziehungen und die sie tragenden Verkehrsrelationen ausrichten; die Beziehungen nach Polen haben erst in den letzten Jahren einige Bedeutung gewonnen.

Trotz ihrer auch heute noch nachgeordneten Bedeutung kommt angesichts der steigenden West-Ost-Beziehungen und der bevorstehenden EU-Osterweiterung der Frage eine besondere Bedeutung zu, in welcher Art, in welchem Umfang und mit welcher Reichweite über die nationalen Grenzen hinaus internationale Beziehungen entlang des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes bestehen. Hierzu sind detailliertere, zuverlässigere Angaben erforderlich. Daher wurden zur Ergänzung vorliegender Informationen im Rahmen des IfL-Projektes eine Erfassung und Auswertung existierender Einzelinformationen und eigene Befragungen, Erhebungen und Zählungen vorgenommen.

Empirischer Befund: Grenzüberschreitender Kraftfahrzeugverkehr im Raum Görlitz/Zgorzelec

Zur empirischen Stützung der Untersuchungen des IfL zu den Beziehungen innerhalb des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes wurden an der deutsch-polnischen Grenze bei Görlitz nach Vorgaben des Verfassers

sowie von T. RÖSSNER (IfL Leipzig), T. KOMORNICKI und K. MIROS (Polnische Akademie der Wissenschaften, Warschau) Untersuchungen über den Kraftfahrzeugverkehr durchgeführt. Erfasst wurden im Zeitraum vom 22. bis zum 28.06.1995 täglich von 7.00 bis 19.00 Uhr an den Grenzkontrollstellen Görlitz/Zgorzelec Stadtbrücke (Pkw-Verkehr) und Ludwigsdorf/Jędrzychowice (Autobahnbrücke, damals nur Lkw-Verkehr) alle nach Polen einreisenden Fahrzeuge nach ihren Herkunftsgebieten (anhand der Kfz-Kennzeichen). Die Erhebungen erfolgten durch eine Studentengruppe der Universität Warschau unter der Leitung von A. KOWALCZYK. Für die vergleichende Auswertung standen die Ergebnisse vorheriger polnischer Erhebungen für die Grenzkontrollpunkte Guben/Gubin, Frankfurt/Świecko, Frankfurt/Stubice, Kiez-Kostrzyn (Küstrin) (T. KOMORNICKI) sowie Görlitz/Zgorzelec (B. MISZEWSKA, Universität Wrocław) zur Verfügung. Bei den Erhebungen durch KOWALCZYK wurden insgesamt 10 700 Personenkraftwagen (Pkw) und 2 148 Lastkraftwagen (Lkw) registriert. Die detaillierten Untersuchungsergebnisse liegen am Institut für Länderkunde vor.

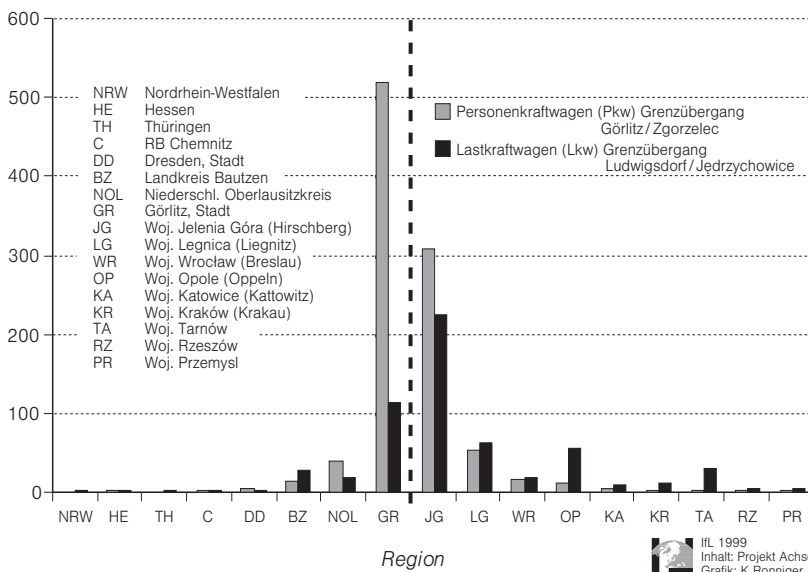
Die Ermittlung der Herkunftsorte der Personenkraftwagen (Pkw) am Grenzkontrollpunkt Görlitz erbrachte folgende Aussagen (Abb. 5 und 6):

- Im Beobachtungszeitraum waren annähernd 50 % der passierenden Pkw polnischer und knapp 46 % der Pkw deutscher Herkunft; der Anteil von Fahrzeugen aus Drittländern betrug 4,2 % und war damit deutlich geringer als am Übergang Frankfurt/Świecko (Europastraße E 30 von Berlin nach Warschau und Moskau), der offenkundig für den übernationalen Transitverkehr wichtiger ist, er war aber höher als an den meisten anderen Grenzübergängen wie beispielsweise Guben/Gubin.
- Der Anteil der Fahrzeuge aus der bisherigen Wojewodschaft Jelenia Góra (Hirschberg) war mit 24,9 % erheblich höher als der Anteil aus dem Regierungsbezirk Dresden (18,1 %); darin zeigt sich ein deutlich größeres Interesse der polnischen Grenzregion an Kontakten nach Deutschland als umgekehrt; beide Werte liegen beträchtlich un-

Grenzübergang Görlitz/Zgorzelec und Ludwigsdorf/Jędrzychowice Herkunftsgebiete der Kraftfahrzeuge nach Polen

Zählung vom 22.06.-28.06. 1996

Einreisen nach Polen
pro 10 000 registrierte Fahrzeuge im genannten Zeitraum



ter den vergleichbaren Daten von Guben/Gubin, woraus die größere überörtliche Bedeutung des Grenzübergangs in Görlitz hervorgeht.

- Die polnischen Herkunftsorte der am Grenzkontrollpunkt Görlitz registrierten Pkw konzentrierten sich entlang des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes auf die Wojewodschaften Niederschlesien und Oppeln, danach stufenweise geringer werdend folgten Oberschlesien und Kleinpolen (Kraków). Das durch die Pkw-Herkunftsorte angezeigte Einzugsgebiet bricht dann bei Tarnów ab; erhebliche Anteile außerhalb des Verdichtungsbandes verzeichneten die Regionen um Leszno (Lissa), Kalisz (Kalisch) und Kielce.
- Die Herkunftsorte der deutschen Pkw waren schwerpunktmäßig auf Ostsachsen beschränkt, verblüffend gering waren die Anteile der anderen beiden sächsischen Regierungsbezirke (Leipzig, Chemnitz) sowie aus Thüringen, etwas größer demgegenüber Bayern, Baden-Würt-

Abb. 5: Grenzübergang Görlitz/Zgorzelec und Ludwigsdorf/Jędrzychowice: Herkunftsorte der Kraftfahrzeuge nach Polen

Quelle: nach T. KOMORNICKI, A. KOWALCZYK, K. MIROS

Grenzüberschreitender PKW-Verkehr am Übergang Görlitz 1996 nach Wojewodschaften, Zählung 6/96

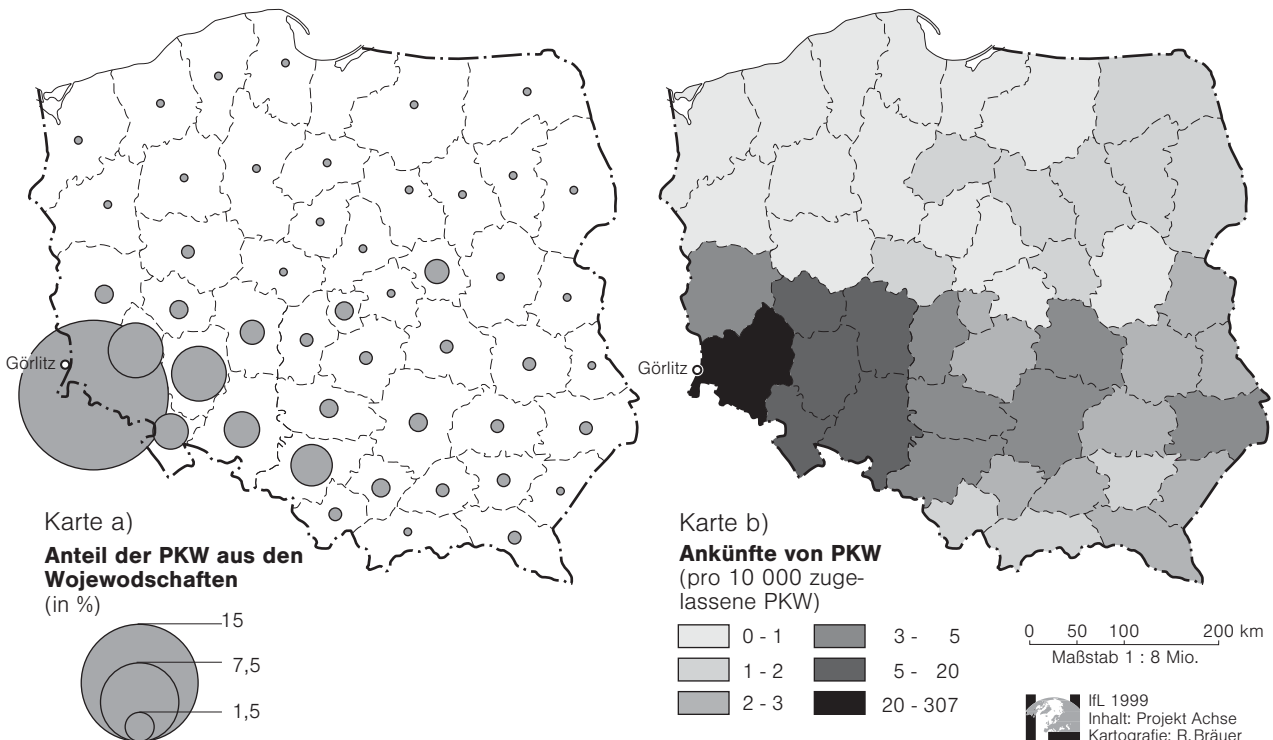


Abb. 6: Grenzüberschreitender Pkw-Verkehr am Übergang Görlitz 1996

Quelle: nach T. KOMORNICKI, A. KOWALCZYK, K. MIROS

Grenzüberschreitender LKW-Verkehr am Übergang Ludwigsdorf bei Görlitz 1996 nach Wojewodschaften, Zählung 6/96

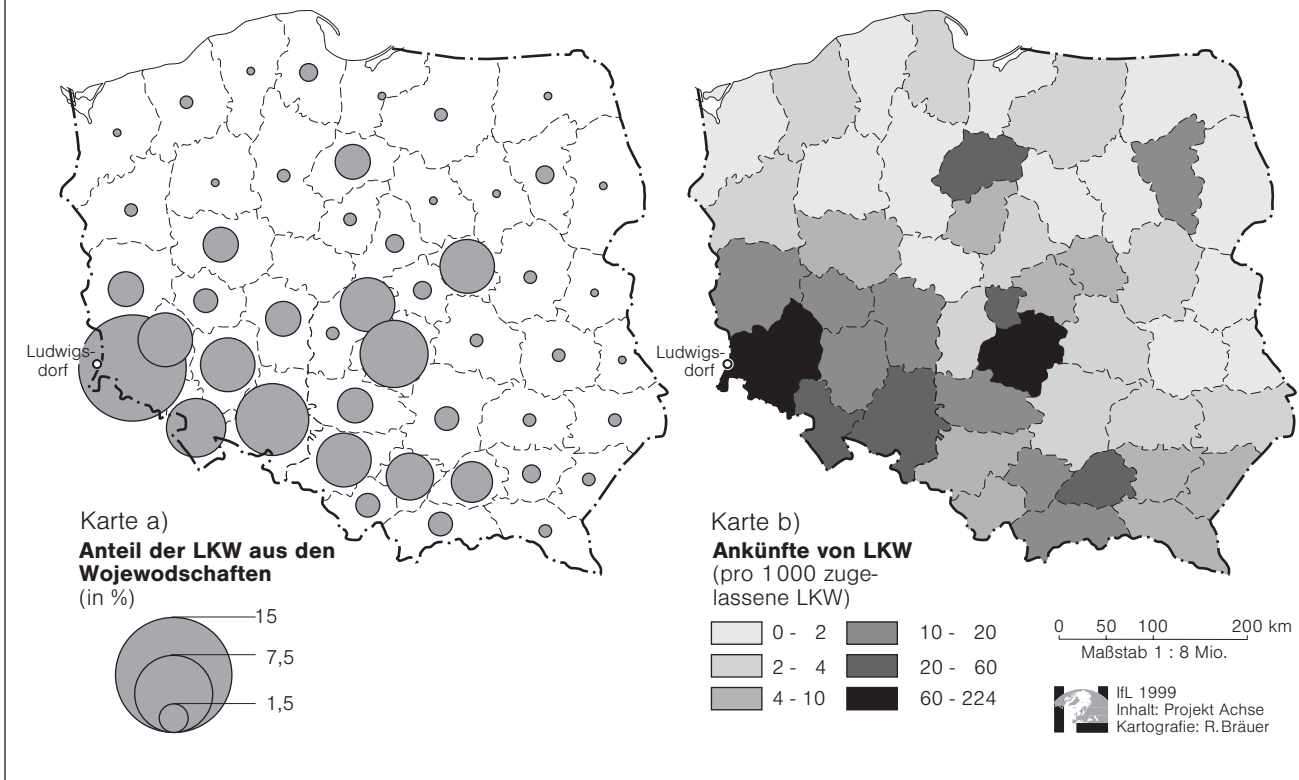


Abb. 7: Grenzüberschreitender Pkw-Verkehr am Übergang Ludwigsdorf bei Görlitz 1996

Quelle: nach T. KOMORNICKI, A. KOWALCZYK, K. MIROS

temberg, Hessen und Nordrhein-Westfalen.

- Unerwartet gering war der Anteil von Personenkraftwagen aus der Ukraine, es wurden während der Beobachtungswoche lediglich 9 Fahrzeuge registriert.

Die Erfassung der Lkw-Herkunftsorte am Grenzkontrollpunkt Ludwigsdorf/Jędrzychowice (Abb. 7) führte zu ähnlichen Ergebnissen, wenn auch mit einigen kennzeichnenden Abweichungen:

- Der Anteil der polnischen Lastkraftwagen überwog bei weitem (78 %), die deutschen Lkw traten demgegenüber deutlich zurück (15,5 %).
- Die Reichweite der Lkw-Herkünfte war größer als die der Pkw, sie waren mehr als bei den Pkw auf den Gesamttraum des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes (bis Tarnów) konzentriert (d. h. nicht nur auf den westlichen Abschnitt).

Unter der Annahme, daß die Lkw-Beziehungen im wesentlichen die bestehenden Wirtschaftsbeziehungen und die Pkw-Fahrten vor allem die

sozialen Beziehungen repräsentieren, lassen sich die Ergebnisse der Erfassung des Görlitzer Grenzverkehrs wie folgt interpretieren (in Anlehnung an den Untersuchungsbericht von KOMORNICKI, MIROS und KOWALCZYK, siehe auch die Ausführungen bei RÖSSNER u. a. 1998):

1. Die Erhebungen weisen auf die Existenz sowohl von umfangreichen wirtschaftlichen (Lkw-Verkehr) als auch von sozialen (Pkw-Verkehr) Beziehungen hin, die vermittelt über den Grenzübergang Görlitz entlang des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes bestehen. Fahrzeuge aus Ostsachsen, Schlesien und dem Raum Kraków sind signifikant häufiger als andere an den beiden Görlitzer Grenzkontrollstellen vertreten.
2. Für die Gesamtheit der Beziehungen entlang des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes sind gegenseitige wirtschaftliche Verflechtungen (angezeigt durch den Lkw-Verkehr) gewichtiger als die sozialen (Pkw- und Omnibusverkehr).

3. Görlitz/Zgorzelec ist auf der polnischen Seite am intensivsten mit den Wojewodschaften Niederschlesien und wegen der dortigen deutschen Minderheit mit der Wojewodschaft Opole verflochten, besonders intensiv mit den nächstgelegenen Regionen von Jelenia Góra/Hirschberg und Legnica/Liegnitz; nach Norden greift das Einzugsgebiet über das ostmitteleuropäische Verdichtungsband hinaus (Kalisz, Leszno).
4. Östlich der Wojewodschaft Oberschlesien werden die Beziehungen deutlich schwächer. Sie beschränken sich dort nur noch auf die nahe der Europastraße E 40 gelegenen Städte und Regionen (Kraków mit Klempolen), östlich von Tarnów werden dann die Wirtschaftsbeziehungen erheblich geringer, die sozialen Beziehungen nach Deutschland (Pkw-Verkehr) sind dort nahezu bedeutungslos.
5. Direkte soziale Beziehungen der Polen mit Deutschland, darunter mit Sachsen, sind anhand der Pkw-Herkünfte entlang des Verdich-

tungsbandes in den Wojewodschaften Niederschlesien und Opole zu belegen, auf deutscher Seite sind die intensiven sozialen Beziehungen mit Polen (über Görlitz) auf Ostsachsen beschränkt.

6. Die in den Forschungen zum ostmitteleuropäischen Verdichtungsband enthaltene Annahme über größere (Transit-), Wirtschafts- und/oder Sozialbeziehungen von Deutschland über Polen nach der Ukraine konnten durch die Verkehrszählungen nicht bestätigt werden. Von den annähernd 13 000 registrierten Fahrzeugen stammten lediglich 17 aus der Ukraine; es ist somit anzunehmen, daß der Kraftfahrzeugverkehr zwischen Deutschland und der Ukraine, soweit vorhanden, auf anderen Strecken durchgeführt wird.

7. Intensivere Verkehrsbeziehungen von Deutschland nach Polen, soweit sie über Görlitz verlaufen, sind nur für Ostsachsen zu belegen. Westlich des Regierungsbezirks Dresden, d. h. selbst in Mittel- und Westsachsen (Leipzig, Chemnitz), sind die Beziehungen gering, und ein erheblicher Teil des grenzüberschreitenden Polenverkehrs bei Görlitz vermittelt Verbindungen mit Nordrhein-Westfalen, Hessen, Baden-Württemberg und Bayern. Eine auffällige Lücke besteht auf deutscher Seite in den neuen Bundesländern (außer Ostsachsen). Sie betrifft hauptsächlich den sozialen Bereich (Pkw-Verkehr), ist aber letztlich auch für die wirtschaftlichen Beziehungen vorhanden.

Zusammenfassend kann man feststellen, daß bezogen auf die beiden Grenzübergänge bei Görlitz anhand der Verkehrsbeziehungen die Existenzumfangreicherer Güterverkehrs-(Lkw)beziehungen nach Osten bis Oberschlesien und selbst bis Tarnów zu erkennen ist, im sozialen Bereich (Pkw-Verkehr) vor allem bis zur Wojewodschaft Opole. Auf deutscher Seite beschränken sich viele Pkw-Fahrten (soziale Beziehungen) und sogar viele Lkw-Fahrten (wirtschaftliche Beziehungen) auf Ostsachsen. Im Vergleich mit anderen Grenzübergängen an der polnischen Grenze (KOMORNICKI 1995) ist anzumerken, daß die beiden nördlicheren Autobahnübergänge (Frankfurt/Ślubice, Frankfurt/

Swiecko) einen höheren Anteil des internationalen Transitverkehrs aufzuweisen haben und daß der polnisch-ukrainische Grenzübergang bei Przemysł einen intensiven Grenzverkehr besitzt, der sich aber nach unseren Erkenntnissen im wesentlichen auf Südostpolen bis maximal Kraków und Warschau beschränkt.

Verallgemeinerung: Wirtschaftliche und soziale Beziehungen innerhalb des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes

Fügt man die Aussagen zu den Verkehrsbeziehungen und über die damit verbundenen wirtschaftlichen und sozialen Beziehungen (Exportbeziehungen, Bahnverkehr, Telekommunikation, Touristendestinationen (vgl. RÖSSNER u. a. 1998, *Abb. 8, 9, 10*) mit den Verkehrszählungen an der deutsch-polnischen Grenze zusammen, so zeichnet sich für die international relevanten räumlichen Beziehungen entlang des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes das folgende Bild ab:

- Sachsen ist nachhaltig in seiner Wirtschaft geschwächt durch die Folgen des Zusammenbruchs der DDR-Wirtschaft; es verfügt aber trotz einer weit überwiegenderen Westorientierung über durchaus nennenswerte Beziehungen zum südlichen Polen; dabei sind in Sachsen vor allem das unmittelbare Grenzgebiet um Görlitz, weiterhin der Raum Dresden und wesentlich geringer Leipzig und Chemnitz (in dieser Reihenfolge) einbezogen; innerhalb der Verdichtungszone ist die Mehrzahl der Beziehungen auf die polnischen Wojewodschaften Niederschlesien und Opole gerichtet, außerdem nach Oberschlesien und Kleinpolen (Kraków); die Beziehungen zu dem östlich von Kraków gelegenen Südostpolen sind weit geringer, und zur westlichen Ukraine (Lwiw) bestehen gegenwärtig nahezu keine Beziehungen aus Sachsen.
- Niederschlesien ist bzw. war in seiner Wirtschaftsstruktur dem westlich benachbarten Sachsen ähnlich, der wirtschaftliche Übergang zur Marktwirtschaft erfolgt dort langsamer, mit allen daraus resultierenden Vor- und Nachteilen; Niederschlesien wie auch die Wojewodschaft Opole sind in westlicher Richtung etwa gleichge-

wichtig mit Sachsen und mit dem Berliner Raum verbunden; die Beziehungen nach Sachsen konzentrieren sich dabei hauptsächlich auf den unmittelbaren Grenzraum (Euroregion Neiße – Görlitz, Zittau, Bautzen, vgl. GRIMM 1996, GROSSER, DROTH 1996), während das übrige Sachsen (Leipzig, Chemnitz und selbst das östlicher gelegene Dresden) weitaus geringer frequentiert werden; Sachsen bildet zur Zeit offensichtlich oft nur den Transitraum bei den auf das westlichere Deutschland gerichteten Beziehungen aus Schlesien und dem gesamten südlichen Polen, worin sich die nach wie vor bestehende wirtschaftliche Schwäche des Freistaates widerspiegelt.

- Oberschlesien (Katowice) und Kleinpolen (Kraków) bilden das industrielle, vor allem schwerindustrielle Herz der Wirtschaft Polens (Task Force 1997), sie haben ein entsprechend hohes Eigengewicht und sind zunächst vor allem auf die Agglomerationen Polens und auf das unmittelbar angrenzende Tschechien ausgerichtet, demgegenüber treten die Beziehungen zu Deutschland (Sachsen, Berliner Raum, westliches Deutschland) merklich zurück; angesichts historischer Beziehungen Oberschlesiens zu Berlin und zum Ruhrgebiet überwiegen zur Zeit in den Wojewodschaften Oberschlesien und Opole die Beziehungen zu den westdeutschen Wirtschaftsmetropolen, während in Kraków neben die polnisch-deutschen Beziehungen bereits annähernd gleichgewichtig die Beziehungen zur westlichen Ukraine treten.
- Südostpolen (Wojewodschaft Vorkarpaten) ist vergleichsweise wirtschaftlich geringer entwickelt; seine wirtschaftlichen und sozialen Beziehungen sind demzufolge begrenzter bemessen und beschränken sich im wesentlichen auf den Raum Kraków (Kleinpolen), auf Warschau und Oberschlesien sowie zunehmend gewichtig auf die westliche Ukraine mit dem historischen Zentrum Galiziens Lwiw.
- Die westliche Ukraine um Lwiw war bis zum Zerfall der Sowjetunion nahezu ausschließlich mit dem sowjetischen Staats- und Wirtschaftsterritorium verbunden, diese Beziehungen zu Rußland und infolge der Wirtschaftskrise selbst mit der

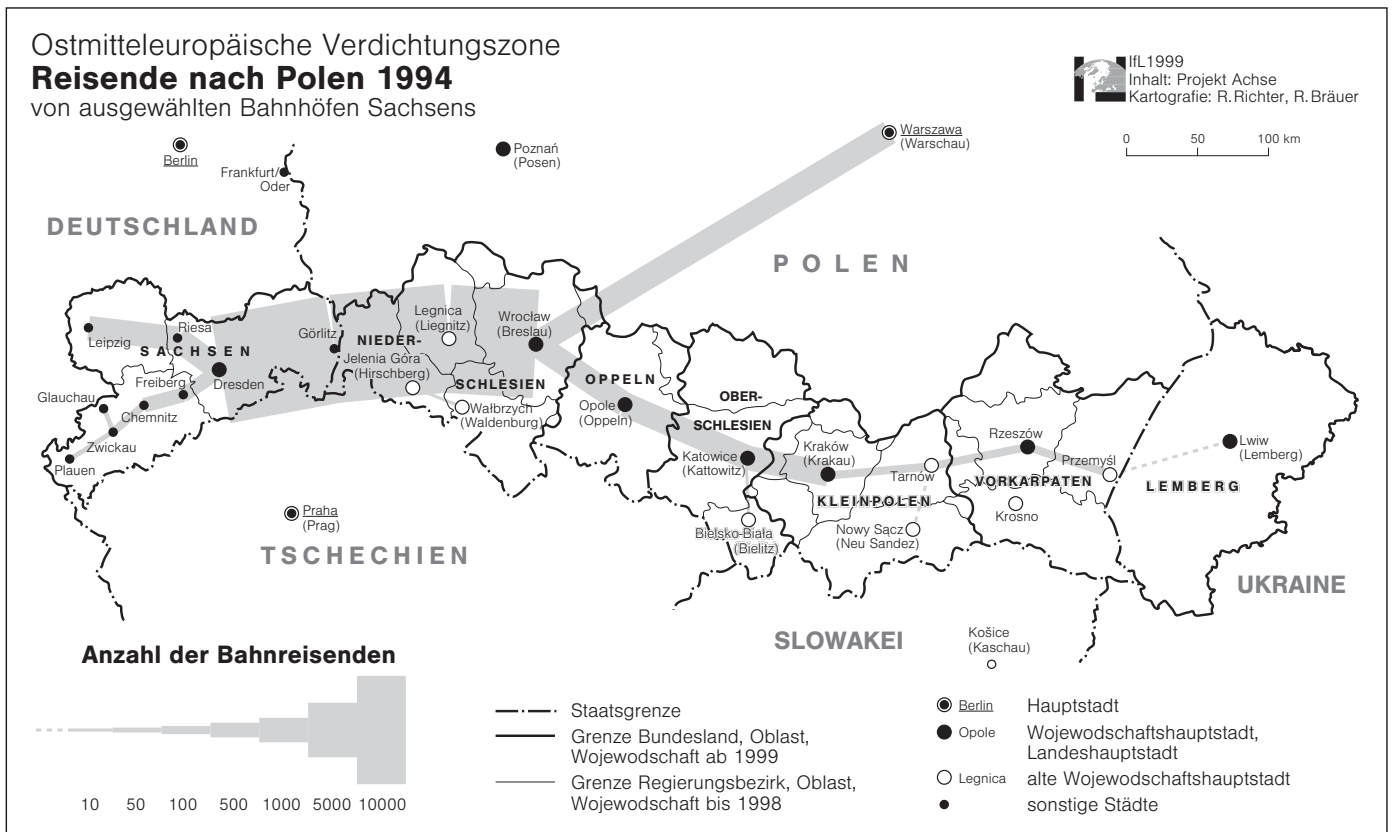


Abb. 8: Reisende nach Polen von ausgewählten Bahnhöfen Sachsens 1994

Quelle: Deutsche Bahn-AG

Ukraine sind beträchtlich zurückgegangen; statt dessen belebten sich die Beziehungen mit Polen, dort aber fast ausschließlich beschränkt auf das südliche und östliche Polen bis einschließlich Kraków und Warschau; westlich darüber hinausgehende Beziehungen bleiben unbedeutend (Abb. 9).

In seiner Gesamtheit stellt sich somit das ostmitteleuropäische Verdichtungsband als ein Wirtschafts- und Siedlungsband dar, das intern vor allem über nahe und kurze Distanzen miteinander verknüpft ist, wobei grenzübergreifend der Kleinhandel eine besondere Rolle spielt. Demgegenüber wird das Verdichtungsband als ein durchgehender von Deutschland über Polen zur Ukraine reichender westöstlicher Verkehrskorridor derzeit nicht wirksam, wobei zunächst offen bleiben muß, in welchem Maße künftig eine Änderung eintreten wird und inwiefern solche Tendenzen durch eine europäische Regional- und Verkehrspolitik Unterstützung erfahren könnten.

Das Verkehrswegenetz als Grundbedingung der räumlichen Beziehungen

Die Verkehrsachse Berlin/Dresden-Wrocław-Lwiv-Kiew, bestehend so-

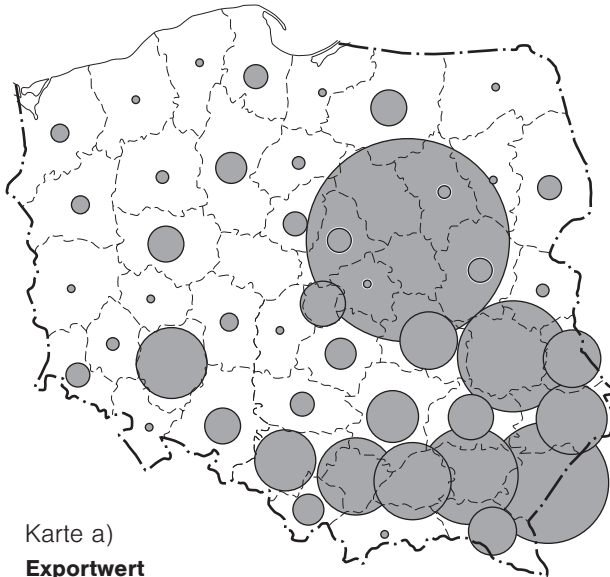
wohl aus dem Schienenweg als auch aus der internationalen Fernstraße, wurde auf der paneuropäischen Verkehrskonferenz vom 14. bis 16. März 1994 auf Kreta als einer der prioritären Verkehrskorridore Mittel- und Osteuropas bestimmt (Gruppe der persönlichen Beauftragten der Staats- und Regierungschefs 1995, Abb. 11) (Korridor Nr. 3). Diese durch die Europäische Vereinbarung über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs und die Europäische Übereinkunft über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs vorgegebenen sogenannten Kreta-Korridore haben den Charakter einer europäischen verkehrs- und regionalpolitischen Empfehlung, die durch nationale Maßnahmen umzusetzen ist. Sie betreffen im Bereich des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes die Bundesrepublik Deutschland sowie Polen und die Ukraine. Dabei kommt infolge der zunehmenden Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße dem Ausbau der Straßenverbindungen eine besondere Bedeutung zu. Wichtig sind für den West-Ost-Verkehr zudem vor allem die Grenzübergangsstellen (Bundesministerium ... 1995).

Das Verkehrswegenetz des Freistaates Sachsen hat seit der deutschen Wiedervereinigung im Jahre 1990 einen grundlegenden Umbau erfahren, insbesondere bei dem für die westöstlichen Verkehrsverbindungen entscheidend wichtigen Bau der Autobahnen (Abb. 11). Sämtliche bestehenden Autobahnabschnitte in Sachsen wurden seither grundlegend erneuert, die wichtigsten Strecken auf 6 Fahrspuren erweitert (Raum Leipzig, Abschnitt Chemnitz-Dresden), die bestehenden Lücken zwischen Bayern und Sachsen sowie zwischen Bautzen und der deutsch-polnischen Grenze geschlossen (Eröffnung des Autobahntunnels durch die Königshainer Berge im März 1999); die Autobahnverbindung von Leipzig/Halle nach Magdeburg befindet sich in Fertigstellung. Schließlich wurde bei Görlitz ein neuer, leistungsfähiger Autobahnübergang nach Polen geschaffen (Ludwigsdorf, Autobahnbrücke über die Neiße). Erhebliche Fortschritte konnten im Wegenetz der Eisenbahn erreicht werden, wenn auch dort der moderne Ausbau der Strecke Leipzig-Dresden und die Modernisierung der sogenannten Sachsenmagistrale Plauen-Chemnitz-Dresden noch nicht abgeschlos-

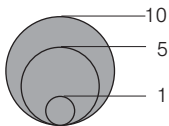
Polen

Ausgewählte Exporte in die Ukraine 1995 nach Wojewodschaften

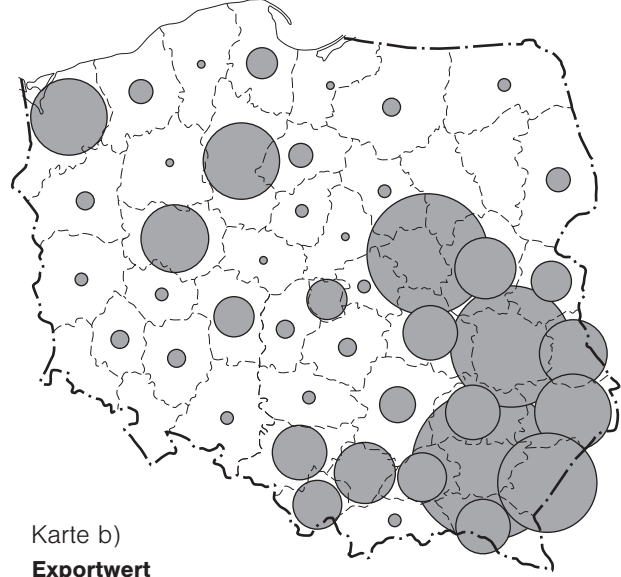
Export chemischer Produkte



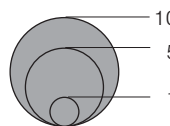
Karte a)
Exportwert
(in Mrd. US-\$)



Export von Nahrungsgütern



Karte b)
Exportwert
(in Mrd. US-\$)



0 50 100 200 km
Maßstab 1 : 8 Mio.

ifl 1999
Inhalt: Projekt Achse
Kartografie: R.Bräuer

Abb. 9: Ausgewählte Exporte in die Ukraine 1995

sen worden sind und der Abschnitt Dresden-Bautzen-Görlitz bisher vergleichsweise wenig Beachtung fand.

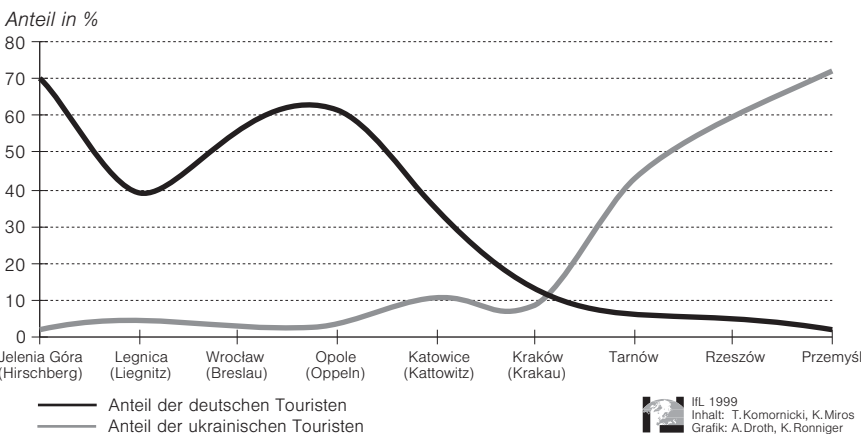
So bleibt festzustellen, daß das leistungsfähige deutsche Autobahnnetz in Sachsen lückenlos bis an die deutsch-

polnische Grenze fertiggestellt worden ist, während der Ausbau des Eisenbahnnetzes noch im Gange ist.

Die polnischen Verkehrs- und Regionalpolitiker sind sich der aus der europäischen Integration und dem zügigen Ausbau der Verkehrswege im benachbarten Deutschland erwachsenen Anforderungen und Erwartungen bewußt (Task Force 1996). Sie haben in den letzten Jahren die notwendigen Planungen für den Ausbau und die Erweiterung der eigenen Verkehrsnetze vorgenommen, bei denen der westöstliche Korridor durch das südliche Polen eine besondere Rolle spielt (Abb. 11). Die der Europastraße E 40 folgende Autobahnstrecke A 4 bildet die Fortsetzung der in Sachsen verlaufenden deutschen Autobahn A 4 und wird als eine der drei hauptsächlichen Autobahnen des künftigen polnischen Autobahnnetzes eingestuft. Bisher sind allerdings nur einige Abschnitte in Niederschlesien (zwischen Legnica und Opole) und im Raum Katowice fertig-

Ostmitteleuropäisches Verdichtungsband, Teil Polen Anteil von Deutschen und Ukrainern an den ausländischen Touristen 1993/94

Übernachtungen in touristischen Einrichtungen 10/93 bis 9/94 nach Wojewodschaften



ifl 1999
Inhalt: T.Komornicki, K.Miros
Grafik: A.Droth, K.Ronniger

Abb. 10: Anteil von Deutschen und Ukrainern an den ausländischen Touristen 1993/94
Quelle: Turystika 1994, GUS Warschau 1995

gestellt, die übrigen Abschnitte befinden sich in verschiedenen Stadien der Vorbereitung. Besonders dringlich aus deutscher Sicht erscheint der Bau des wenige 10 km betragenden Abschnitts von der deutschen Grenze bis nach Bolesławiec (Bunzlau) und Legnica, während für Polen aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens vor allem die baldige Fertigstellung der ober-schlesischen Autobahn (Opole-Katowice-Kraków) unaufschiebbar erscheint. Nicht zuletzt wegen des absehbaren EU-Beitritts drängen die polnischen Verkehrsplaner des weite-

Autobahnnetz bleiben die Ausbaupläne und Baumaßnahmen der polnischen Eisenbahn im südlichen Polen vergleichsweise bescheiden. Es ist somit zu erwarten, daß in den kommenden ein bis zwei Jahrzehnten entlang des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes im südlichen Polen eine durchgehende Autobahnverbindung von der deutschen Grenze bei Görlitz bis zur ukrainischen Grenze bei Przemyśl geschaffen werden kann, während mit einer entsprechend leistungsfähigen Eisenbahnverbindung in absehbarer Zukunft nicht zu rechnen ist. Als eine

in wenigen Jahren vermutlich realisierte Integration Polens in die Europäische Union zu neuen Impulsen für den südostpolnisch-westukrainischen Raum führen wird, die zur Bereitstellung der erforderlichen staatlichen und privaten Mittel für einen modernen Straßen- und Eisenbahnbau in die Ukraine, zumindest aber für den Wegebau von Polen bis Lwiw führen können. Die aktuelle Wirtschaftslage der Ukraine und der gegenwärtige Zustand des ukrainischen Straßen- und Schienennetzes sind jedoch bisher noch wenig ermutigend.

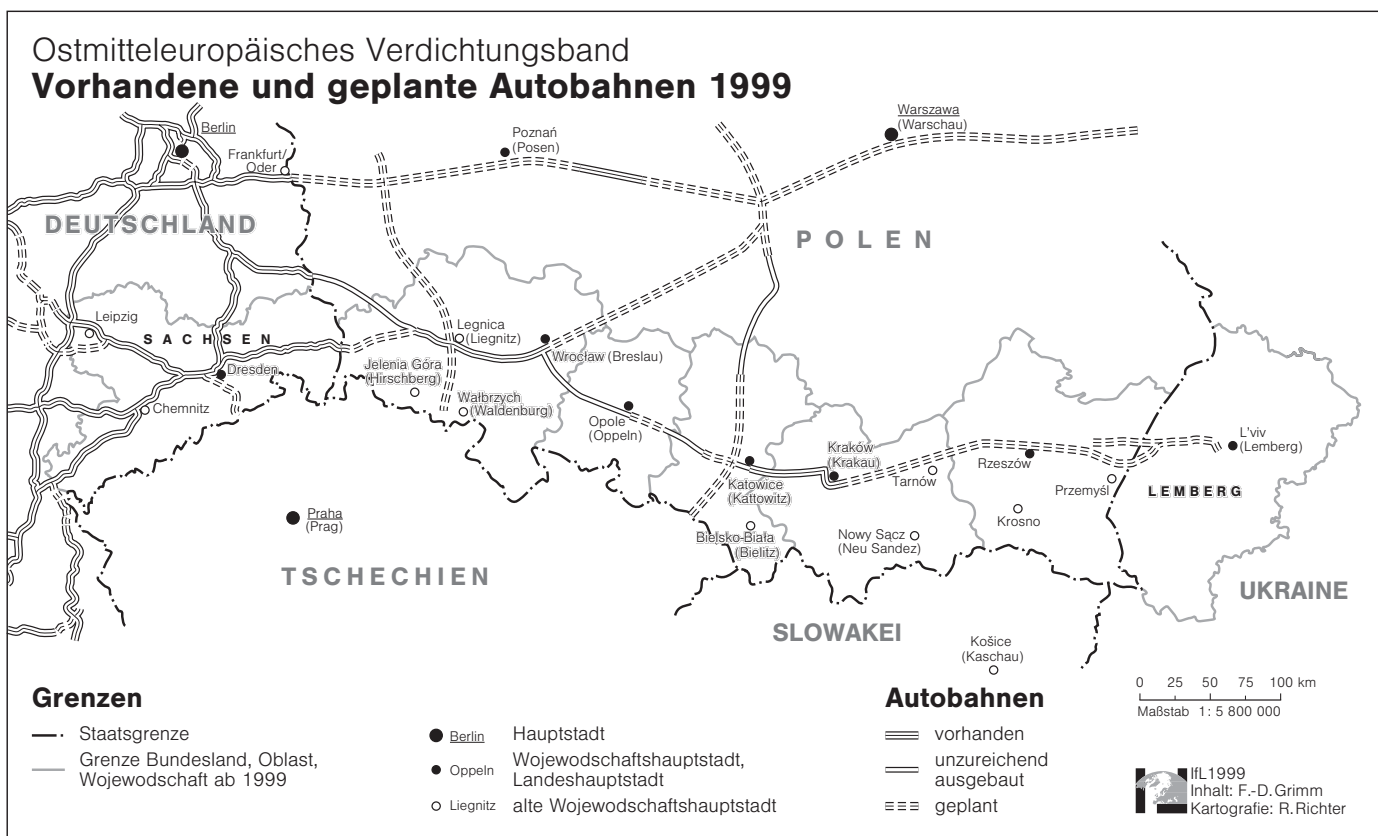


Abb. 11: Vorhandene und geplante Autobahnen 1999

ren auch auf den Fortbau nach Osten, der zunächst bis nach Tarnów vorgesehen ist und unmittelbar daran anschließend bis zur ukrainischen Grenze führen soll. Eine Modernisierung bereits zum jetzigen Zeitpunkt erfolgte für den polnisch-ukrainischen Grenzübergang Medyka bei Przemyśl, an dem die Wartezeiten für Kraftfahrzeuge in den ersten Jahren nach der Grenzöffnung in der Regel ein bis zwei Tage betragen. Im Vergleich zu den zielstrebigem, wenn auch durch die begrenzten finanziellen Möglichkeiten gehemmten Plänen für das polnische

Besonderheit des bestehenden Eisenbahnnetzes im südlichen Polen sei auf die Existenz einer Bahnlinie in Breitspur von der Ukraine bis zum Oberschlesischen Industriegebiet hingewiesen, deren Nutzung nach vorliegenden Informationen gegenwärtig allerdings nur von zweitrangiger Bedeutung ist.

Für den Verkehrskorridor von der polnischen Ostgrenze bis nach Lwiw sind angesichts der Wirtschaftskrise der Ukraine vorerst keine gewichtigeren Verbesserungen zu erwarten (FRIEDLEIN, RUDENKO 1998). Es bleibt dort zu hoffen, daß die absehbare und

Zusammenfassung und Schlußfolgerungen

Die auf den Untersuchungen des IfL und seiner polnischen und ukrainischen Partner beruhende Übersicht zum ostmitteleuropäischen Verdichtungsband, über das im Jahre 1998 ein umfangreicher informativer Sachbericht vorgelegt worden ist, belegt die Existenz eines Verdichtungsbandes Sachsen-Schlesien-Südostpolen-Westukraine, das sich in Ostmitteleuropa durch teils absolute und teils relative (im Vergleich zu Nachbarregionen) Dichtewerte hervorhebt. Die größte

Bevölkerungs- und Wirtschaftskonzentration besteht im Oberschlesischen Industriegebiet, weitere Industriegebiete sind in Sachsen, Niederschlesien und Kleinpolen (Kraków) ausgebildet. Die wirtschaftlichen Strukturen des Verdichtungsbandes befinden sich im Umbruch.

Das ostmitteleuropäische Verdichtungsband ist intern derart miteinander verknüpft, daß in erster Linie innerhalb der einzelnen Staaten sowie grenzübergreifend in mittleren Distanzen wirtschaftliche und soziale Beziehungen bestehen, die durch die Verkehrsströme getragen und abgebildet werden. Demgegenüber hat sich die Erwartung nicht bestätigt, daß dieses Band gegenwärtig Transitfunktionen zwischen Deutschland (Sachsen) und der Ukraine wahrnimmt.

Die Verkehrs- und Kommunikationsbedingungen entlang des ostmitteleuropäischen Verdichtungsbandes sind in Sachsen vergleichsweise sehr gut, im südlichen Polen mäßig bis gut und in der westlichen Ukraine eher bescheiden ausgebildet. Wesentliche Verbesserungen sind in den nächsten ein bis zwei Jahrzehnten vor allem mit der Vervollkommnung des sächsischen Bahn- und Straßennetzes, durch den Auf- und Ausbau des polnischen Autobahnnetzes und durch die Verbesserung der Grenzübergänge zu erwarten, daneben selbstverständlich durch den Fortschritt der Telekommunikationsverbindungen.

Das ostmitteleuropäische Verdichtungsband wird, von den verkehrstechnischen Beschränkungen abgesehen, als durchgehender Transitraum Sachsen-Polen-Ukraine vor allem wegen der derzeitigen wirtschaftlichen Schwäche Sachsens (innerhalb Deutschlands) und wegen der kritischen Wirtschaftslage der Ukraine nicht voll wirksam. Eine grundlegende Verbesserung ist für den Gesamttraum des Verdichtungsbandes erst nach einer wirtschaftlichen Stabilisierung der Ukraine abzusehen. Wesentliche Impulse für eine weitere Annäherung auf dem sächsisch-polnischen Westabschnitt des Verdichtungsbandes sind mit dem absehbaren Beitritt Polens zur Europäischen Union zu erwarten.

Literatur

Atlas Rzeczypospolitej Polskiej (Atlas der Republik Polen) 1993-1997. Warszawa.

BLASCHKE, K. (1991): Geschichte Sachsens im Mittelalter. Berlin.

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn, Ministerium für Raumwirtschaft und Bauwesen, Warschau (1995): Raumordnerische Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze – Zusammenfassung. Warschau, Essen.

Central Office of Planning (1996): Report on Regional Policy. Warsaw.

Centralny Urząd Planowania (1995): Polska 2000 plus. Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. Hipoteza tom I, II. (Polen 2000 plus. Konzeption der Politik der Raumordnung Polens. Hypothese I, II). Warszawa.

CIOK, St. (1990): Problematyka obszarów przygranicznych Polski południowo-zachodniej (Die Problematik der Grenzgebiete Südwestpolens). Warszawa, Wrocław.

CONRADS, N. (1994): Deutsche Geschichte im Osten Europas. Schlesien. Berlin.

CZOK, K. (1989): Geschichte Sachsens. Weimar.

CZYŻ, T. (1999): Die neue territoriale Verwaltungsreform und die räumliche Struktur in Polen. In: Europa Regional, 1/99, S. 33-44.

Europäische Kommission (1994): Europa 2000+. Europäische Zusammenarbeit bei der Raumentwicklung. Brüssel, Luxemburg.

Freistaat Sachsen (1995): Landesentwicklungsbericht 1994. Dresden.

Freistaat Sachsen (1994): Landesentwicklungsplan Sachsen. Dresden.

FRIEDLEIN, G., L. RUDENKO (1998): Zentrensysteme und Raumentwicklung in der westlichen Ukraine. In: Beiträge zur Regionalen Geographie, Band 46/1998, S. 73-135.

GHERON, N. (1920): Die Handelsbeziehungen zwischen Leipzig und Ost- und Südosteuropa bis zum Verfall der Warenmessen. Zürich.

GRIMM, F.-D. (1998): Das Städtesystem Polens in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Zur Einführung. In: Beiträge zur Regionalen Geographie, Band 46/1998, S. 136-147.

GRIMM, F.-D. (1994): Spatial disparities in central and Eastern Europe: sources of tension, sources of growth. In: EUROREG, Hannover, Paris, S. 24-30.

GRIMM, F.-D. (1996): Diskrepanzen und Verbundenheiten zwischen den deutschen, polnischen und tschechischen Grenzregionen an der Lausitzer Neiße („Euroregion Neiße“). In: Europa Regional, 1/1996, S. 1-14.

GRIMM, F.-D. u.a. (1994): Zentrensysteme als Träger der Raumentwicklung in Mittel- und Osteuropa. Beiträge zur Regionalen Geographie, Bd. 37/1994, Leipzig.

GROSSER, K., A. DROTH (1996): Eine Kar-

tenserie zur Euroregion Neiße. In: Europa Regional, 1/1996, S. 15-23.

Gruppe der persönlichen Beauftragten der Staats- und Regierungschefs (1995): Transeuropäische Netze, Bericht. Luxemburg.

KALINKOWSKI, A. (1996): Neues Autobahnkonzept bindet Polen an Europa. In: FAZ, 19.11.1996, S. B 12.

KOMORNICKI, T. (1995): Transgraniczne powiazania transportowe Polski Poludniowo-Wschodniej (Grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen in Südostpolen). In: KITOWSKI, I. u. Z. ZIOŁO (Hrsg.): Przemiany struktur społeczno-gospodarczych obszarów przygranicznych (Veränderungen der sozio-ökonomischen Strukturen der Grenzgebiete). Warszawa/ Rzeszów, S. 269-286.

KORCELLI, P. (1998): Die Städte Polens im Wandel – ihre demographischen und ökonomischen Determinanten. In: Beiträge zur Regionalen Geographie, Band 46/1998, S. 148-166.

LIJEWSKI, T. (1977): Geografia transportu Polski (Verkehrsgeographie Polens). Warszawa.

RÖSSNER, Th. u.a. (1998): Die mitteleuropäische West-Ost-Achse Sachsen-Schlesien-Galizien. In: Daten, Fakten, Literatur zur Geographie Europas 5/1998. Leipzig.

SZLACHTA, J. (1995): Regional development in Poland under transformation. Warsaw.

Task Force for Regional Development in Poland (1996): Outline of a regional development strategy for Poland. Final report. Warsaw.

Task Force for Regional Development in Poland (1996): Regional Development in Poland 1990-1995. Diagnostic Report. Warsaw.

Task force for Structural Policy in Poland (1997): Katowice Voivodship Economic Restructuring and Development Programme 1998-2002. Katowice.

ZERNACK, K. (1990): Deutschlands Ostgrenze. In: DEMANDT, A. (Hrsg.): Deutschlands Grenzen in der Geschichte. München. S. 135-160.

Author:

Prof. Dr. FRANK-DIETER GRIMM
Institut für Länderkunde,
Abt. Regionale Geographie Europas,
Schongauerstr. 9,
04329 Leipzig.